RÈGLEMENT

APPEL À MANIFESTATION D'INTÉRÊT

DELIVRANCE D'UN TITRE D'OCCUPATION POUR L'INSTALLATION D'UN TERMINAL DE FERROUTAGE

Date et heure limites de réception des **propositions** :

~~**Le 29 avril 2022 à 12h00**~~

Le 25 mai 2022 à 12h00

GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE

PORT 2505
2505 Route de l'Ecluse Trystram
BP 46534
59386 DUNKERQUE CEDEX 1

Table des matières

1 Objectif de la démarche 3
2 Présentation du Grand Port Maritime de Dunkerque 4
3 Eléments de Contexte 5
3.1 Déclinaison portuaire des objectifs de décarbonation 5
3.2 Le trafic de poids-lourds de la zone portuaire dunkerquoise 6
4 Description des sites 7
4.1 Zone du Faisceau de Loon-Plage 8
4.2 Zone DLI SUD 10
5 Conditions de mise à disposition des sites 11
5.1 Conditions d'occupation 11
5.2 Mise à disposition des sites 11
5.3 Frais d'études, démarches administratives et raccordement 12
6 Contenu du dossier à remettre par les candidats 12
6.1 Présentation du candidat 12
6.2 Proposition technique et commerciale 12
6.2.1 Etudes commerciales 12
6.2.2 Organisation du futur terminal 13
6.2.3 Investissements envisagés 14
6.2.4 Business Plan 14
6.2.5 Planning du projet et de démarrage de l'exploitation 14
7 Critères de sélection des propositions 15
8 Modalités de réponse 15
9 Indemnisation des candidats évincés 16
10 Respect de la confidentialité 16
11 Renseignements complémentaires et contact 16
12 Annexe 17

1 Objectif de la démarche

Le présent appel à manifestation d'intérêt a pour objet de permettre au GPMD de choisir, parmi les candidats intéressés, la meilleure proposition pour l'occupation de deux parcelles de terrains.

Le présent document vise à recueillir les propositions des sociétés ou groupements de sociétés intéressées pour construire et exploiter un terminal de ferroutage sur des dépendances domaniales propriété du GPMD, situées au port Ouest de Dunkerque et identifiées au plan repris ci-dessous.

Le candidat retenu au terme de cette procédure régularisera avec le GPMD une autorisation d'occuper le domaine public pour la zone 1 et un bail à construction pour la zone 2. Ces conventions reprendront l'ensemble des éléments du présent document éventuellement amendées suite aux négociations conclues ou précisions apportées lors de la présente procédure.

La délivrance de ces titres intervient dans le cadre d'un appel à manifestation d'intérêt, lancé sur le fondement des dispositions des articles L 2122-1-1 et suivants du code de la propriété des personnes publiques.

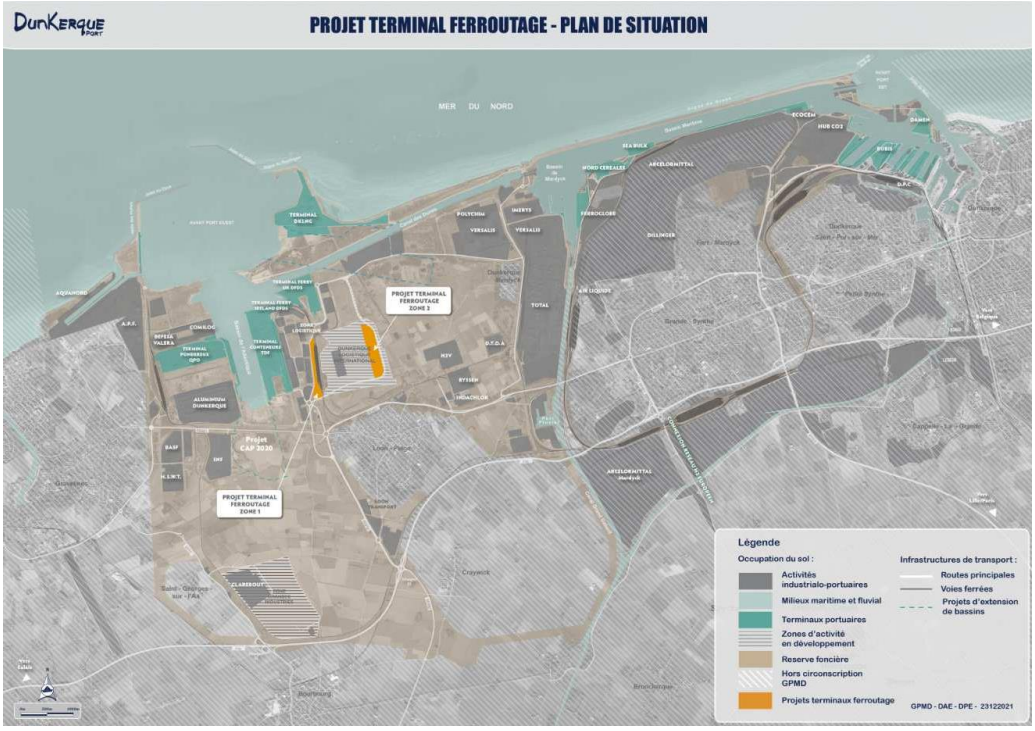
Cet appel à manifestation d'intérêt ne s'inscrit pas dans le cadre de la réponse à un besoin du Grand Port Maritime de Dunkerque et n'a donc pas pour objet, ou pour effet, la conclusion d'un contrat de la commande publique ; en conséquence, il n'est pas soumis au code de la commande publique, ni à toute autre disposition régissant ce type de contrat.

Les aménagements devraient permettre la manutention rail-route de remorques non-accompagnées ou caisses mobiles, dans le cadre de développement de services ferroviaires réguliers reliant Dunkerque à différents points nodaux européens.

Pour information, Dunkerque Port a identifié potentiellement deux étapes, sur deux zones toutes deux basées au Port Ouest sur la commune de Loon-Plage à proximité immédiate des terminaux Transmanche et Irlande, mais aussi au cœur des principales implantations industrielles et logistiques de l'agglomération dunkerquoise :

- Zone phase 1 : (environ 6ha)
  - Utilisation de la Voie 16 du faisceau de Loon éventuellement rallongée et déplacée, pour répondre aux besoins le plus rapidement possible, la manutention LOLO semblant la mieux adaptée aux dimensions de la zone.
- Zone phase 2 : (environ 18ha)
  - Utilisation d'espace de la zone DLI Sud ;
  - Montée en puissance et en charge ;
  - Technologie à définir.

Dunkerque Port estime que la zone phase 1 vise à proposer une nouvelle offre de service qui permettrait une mise en service plus rapide d'un terminal de ferroutage, la zone phase 2 permettant en temps voulu d'exploiter un terminal de ferroutage de plus grande capacité.
Ceci étant, les candidats pourront proposer toutes les variantes qu'ils jugeraient plus pertinentes.



Le présent appel à manifestation d'intérêt est régi par les principes de base suivants :

- Principe d'égalité : Le choix du candidat lauréat s'effectuera à l'issue de l'appel à manifestation d'intérêt selon les règles définies à l'article 7.
- Principe d'ouverture : Le présent appel à manifestation d'intérêt est ouvert à tout opérateur économique potentiellement intéressé et ayant les compétences et capacités à participer.
- Principe de transparence : Le présent appel à manifestation d'intérêt fait l'objet d'une publicité large auprès du JOUE et de la presse spécialisée.

2 Présentation du Grand Port Maritime de Dunkerque

Le port de Dunkerque, sur le range nord-européen totalise un trafic de l'ordre de 50 MT par an. Il fait partie intégrante de Norlink, Fédération des ports maritimes et intérieurs de la Région Hauts-de-France, qui s'est imposé ses dernières années en tant que premier complexe portuaire français, avec un trafic maritime de l'ordre de 100 MT / an.

Le modèle économique du port de Dunkerque s'articule aujourd'hui autour de 4 axes :

- Les échanges et la production des énergies nouvelles et de transition
- L'industrie, avec une volonté clairement affichée d'opérer suivant les grands principes de l'économie circulaire
- Les conteneurs & la logistique. L'activité conteneurs du port de Dunkerque est en augmentation très sensible depuis quelques années et a atteint 650 KEVP en 2021, soit un triplement du trafic sur les 10 dernières années. Dunkerque est l'un des rares ports du range nord-européen à être capable d'accueillir les porte-conteneurs de dernière génération sans aucune contrainte de marée, 24h/24 et 7j/7.
- Les échanges avec les Iles Britanniques.

Plus globalement, le port de Dunkerque possède d'importantes réserves foncières disponibles pour le développement de nouveaux projets portuaires, industriels et logistiques.

Au total, le port de Dunkerque génère une valeur ajoutée annuelle de l'ordre de 3,8 Milliards d'euros pour un total de 33 000 emplois directs, indirects et induits.

Localisé à 40 kilomètres de Douvres en Angleterre, à 10 kilomètres de la frontière belge, à proximité de la métropole lilloise et au centre du triangle Bruxelles / Londres / Paris, Dunkerque est la plate-forme idéale pour la massification et l'éclatement des marchandises en Europe.

Toutes filières de trafic confondus, le port de Dunkerque est le premier port multimodal français avec une part modale des transports alternatifs à la route de plus 60 %. Dunkerque, premier port ferroviaire français avec un trafic de l'ordre de 12 Millions de tonnes par an, s'appuie notamment sur l'artère de fret ferroviaire Nord-Est pour développer de nouveaux flux depuis / vers l'Europe de l'Est et du Sud-Est.

3 Eléments de Contexte

3.1 Déclinaison portuaire des objectifs de décarbonation

Les différents challenges auxquels Dunkerque va devoir répondre dans les prochaines décennies sont assez semblables à ceux des autres ports européens. Ils sont directement liés à la prise de conscience d'agir ensemble sur le réchauffement climatique.

En juillet 2021, la Commission Européenne publiait un paquet de propositions concrètes, baptisé « fit for 55 » afin d'atteindre la neutralité carbone en 2050 et tenir un objectif intermédiaire fort de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 55% en 2030 par rapport à 1990. Plus que jamais, le Green Deal européen modifie donc profondément tous les domaines de l'économie : énergie, industrie, transport, etc. Les Ports sont au carrefour de ces mutations.

La prise de conscience d'agir ensemble sur le réchauffement climatique se décline notamment dans les orientations stratégiques impulsées par l'Etat. La Stratégie Nationale Portuaire rappelle que « les ports, intégrateurs d'activités multiples, constituent des lieux privilégiés d'accélération de la transition écologique » et fixe notamment comme objectif d'accroitre de 30 % la part des modes massifiés dans les pré- et post-acheminements portuaires à l'horizon 2030.

De son côté, la Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, dévoilée en septembre dernier, liste 72 mesures concrètes pour relancer durablement le fret ferroviaire dans le contexte de la décarbonation des transports. Le transport combiné en général et les autoroutes ferroviaires en particulier sont l'un des facteurs-clés de succès principaux identifiés pour parvenir au doublement de la part modale du fret ferroviaire à l'horizon 2030 par rapport à 2019.

La stratégie nationale insiste également sur le rôle primordial que les ports maritimes doivent jouer dans le cadre du développement de nouveaux liens ferroviaires avec leur hinterland. Concernant la mise en œuvre des investissements nécessaires aux objectifs de report modal, il est indiqué que « le port de Dunkerque consacre ainsi ses prochains investissements à l'amélioration de son réseau ferroviaire portuaire en rationalisant les postes de commandes, en allongeant la longueur des voies pour charger/décharger sans rupture des trains complets et en développant notamment des infrastructures permettant de capter le trafic roulier ».

3.2 Le trafic de poids-lourds de la zone portuaire dunkerquoise

Aujourd'hui, l'activité économique de la zone portuaire dunkerquoise génère des flux majeurs de remorques.

C'est le cas des industries et entrepôts logistiques de la zone industrialo-portuaire dans le cadre de l'organisation amont ou aval de leurs schémas logistiques. Si des investissements et des actions majeures en faveur du report modal ont été réalisés ces dernières années, une part importante de ces flux continue à être traitée en remorques routières, ceci pour des raisons de flexibilité et de transit-time. Une étude marketing réalisée en interne a permis de recenser un volume annuel de plus de 200 000 poids-lourds en entrée / sortie de la zone économique dunkerquoise (hors activités transmanche et conteneurs) pour des livraisons nationales et internationales. **Ces volumes sont très loin d'être exhaustifs** et des industriels majeurs sont en attente du développement de solutions ferroviaires depuis Dunkerque pour une optimisation de leur logistique aval.

Le port de Dunkerque accueille également depuis 2001 un service Transmanche régulier entre Dunkerque et Douvres (Royaume-Uni). Ce service est aujourd'hui opéré au moyen de 3 navires ropax par la compagnie danoise DFDS, leader européen des services rouliers. En 2021, 520 000 poids-lourds ont transité par ce service Transmanche.

Depuis le 2 janvier 2021, cette compagnie maritime opère également un service roulier direct entre Dunkerque et Rosslare (République d'Irlande), sur la base de 5 rotations par semaine dans les 2 sens. En 2021, ce nouveau service aura traité plus de 50 000 remorques accompagnées et non-accompagnées.

Les trois principaux générateurs de flux de remorques tels que décrits ci-dessus (Zone industrialo-portuaire, Terminal Transmanche et Terminal Ro-Ro Irlande) sont aujourd'hui entièrement tributaires de la qualité des accès routiers du port, de même qu'ils empruntent tous, suivant leur origine / destination, les axes routiers locaux, régionaux, nationaux, voire internationaux.

A ce jour, aucune alternative dite de ferroutage, c'est-à-dire de chargement des remorques sur des wagons dans le but de réaliser le trajet principal de la remorque par mode ferroviaire n'est proposé depuis et vers Dunkerque. Le report modal de ce type de trafic est donc aujourd'hui inexistant, si l'on excepte un certain nombre de volumes de faible importance qui rejoignent les services de ferroutage disponibles à Zeebrugge, Calais ou Dourges. Cependant, même dans une telle optique, l'unité de fret en question continue à effectuer son parcours sur le territoire dunkerquois par la route.

Par ailleurs, le renforcement probable des restrictions de circulation des poids-lourds sur les réseaux nationaux et plus globalement à l'échelle européenne plaident pour le développement de nouvelles navettes ferroviaires permettant de proposer une alternative forte au mode 100%-routier pour les trafics de remorques.

Une pré-étude marketing lancée au cours du premier semestre 2021 a permis de mieux identifier une partie du potentiel commercial lié au développement de services de ferroutage à Dunkerque. Celle-ci avait pour but de déterminer les hubs européens de transbordement rail / route commercialement pertinents pour la mise en place de liaisons d'autoroutes ferroviaires avec le port de Dunkerque.

Chacun des trafics considérés (Transmanche, Irlande et ZIP) a fait l'objet d'une analyse multicritères incluant notamment l'importance des volumes générés, leurs origines / destinations ou encore l'existence d'un déséquilibre entre flux import et export.

Le développement du ferroutage à Dunkerque s'appuie donc sur **un mix de trafic** composé aussi bien de trafic transmanche et Irlande que de flux continentaux générés par la zone industrialo-portuaire de Dunkerque.

Le croisement de l'ensemble de ces données a permis d'identifier un certain nombre de zones stratégiques pour le report modal des flux de remorques générés par le port de Dunkerque. Il s'agit de :

- La Ruhr et la Bavière (Allemagne)
- Le Nord de l'Italie
- La Pologne

Les hubs ci-dessus auraient vocation à accueillir un service a minima quotidien, composé d'une rame de 40 remorques dans chaque sens.

Ces origines / destinations sont purement indicatives et non-exhaustives. Elles devront faire l'objet par le candidat répondant à l'AMI de sa propre évaluation.

4 Description des sites

Une pré-étude technique menée simultanément durant le premier semestre 2021 a pour sa part mis en avant l'opportunité d'un développement par phases. Il convient de préciser que l'ensemble de ces éléments sont communiqués à titre indicatif.

La première phase consisterait à créer une plateforme à proximité immédiate du faisceau de Loon-Plage (Zone phase 1). Celle-ci permettrait la manutention verticale des remorques ou caisses mobiles sur la voie ferrées la plus à l'ouest du faisceau qui pourrait quant à elle être rallongée et/ou déplacée afin de pouvoir traiter un train de 850m, Le candidat indiquera dans sa proposition le nombre de services (en trains par jour) qu'il pense être en mesure de traiter compte tenu de la surface disponible. Le candidat pourra proposer un autre mode de manutention s'il l'estime plus opportun et compatible avec les dimensions de la plateforme.

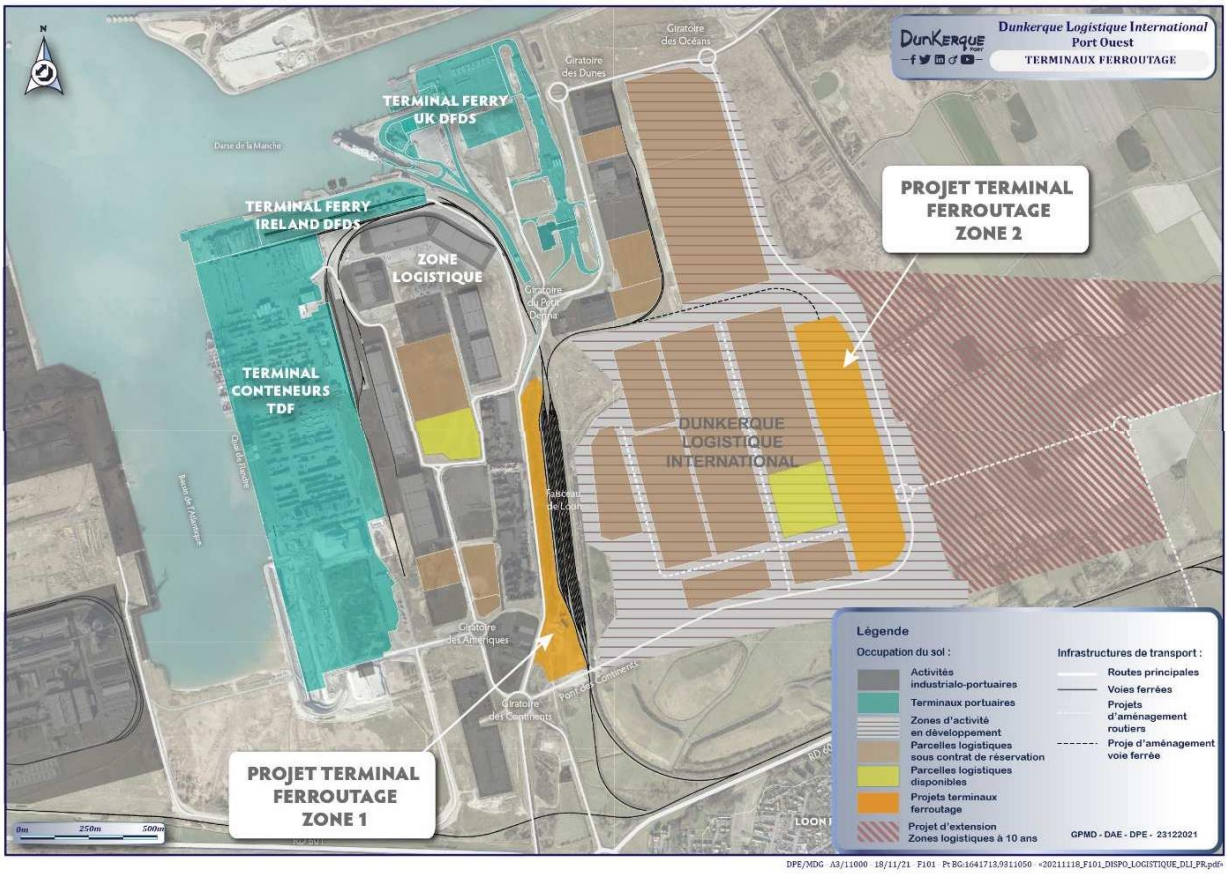
La deuxième phase consisterait quant à elle à créer un terminal spécialisé de plus grande capacité et doté si nécessaire d'une technologie de manutention horizontale. Ce nouveau terminal serait situé sur la partie Est de la zone DLI Sud et permettrait également le traitement de trains de 850 m

Les 2 zones envisagées se situent au cœur de l'activité du Port Ouest, à proximité immédiate des principaux générateurs de flux potentiels, à savoir :

- Les terminaux ro-ro Douvres (Royaume-Uni) et Rosslare (République d'Irlande).
- Le terminal à conteneurs Terminal de Flandres (TDF). Le Dry Port, centre de transbordement rail-route de ce Terminal, est dans le prolongement direct du faisceau dit de « Loon ». Une telle configuration permettrait d'assembler dans des conditions optimales des trains mixtes composés à la fois de remorques routières / caisses mobiles et de conteneurs maritimes.
- La zone logistique existante (plus de 150 000 m² de bâtiments), à laquelle vont s'ajouter dans les prochaines années 350 000 m² supplémentaires sur la nouvelle zone Dunkerque Logistique Internationale.

L'ensemble des implantations industrielles de l'agglomération dunkerquoise est également en connexion directe avec les 2 zones, grâce aux réseaux routiers et autoroutiers.

L'échangeur 53 de l'Autoroute A16 / E40 (Benelux – Nord Ouest-France via Dunkerque) est situé à moins de 5 kilomètres des 2 zones envisagés. Cette autoroute draine donc de fait de très importants flux de transit également captables, fonction des origines / destinations ferroviaires proposées.



4.1 Zone du Faisceau de Loon-Plage

Ce site, d'environ 6 ha de surface totale à aménager sur le Faisceau ferroviaire dit de « Loon », dispose d'une voie ferroviaire extensible à 830m utile et pouvant accueillir 21 wagons.

Une étude préliminaire d'aménagement du site a été réalisée et a permis d'identifier:

- Une zone dite « tampon » ;
- Une zone de stockage de remorque de 150 places environs ;
- Une zone de traitement/stockage de remorques de 130 places environs ;
- Une zone de manutention de 18m de large ;
- Un bouclage de route à double sens pour l'exploitation du site ;

- Des zones prédéfinis en quinconce pour le stationnement des remorques en zone chargement/déchargement.

Il est à noter la présence de réseaux (gaz, eau, électricité et communication) à l'ouest de la zone ce qui apporte une contrainte complémentaire en terme d'aménagement. Si nécessaire, le candidat se rapprochera des différents concessionnaires et intégrera les éventuelles contraintes dans son projet. Un plan montrant la position indicative des réseaux est joint en annexe.

L'Est de la zone est contraint par la présence de la voie N°14, que le GPMD souhaite pouvoir conserver en exploitation.

Au sud de la zone se trouve le poste d'aiguillage n'9 dont l'accès devra être assuré. De la même façon que pour l'accès au terminal, des solutions alternatives pourront être étudiées notamment en passage sous l'ouvrage d'art des continents.

Cette étude préliminaire n'est fournie qu'à titre d'information, il appartiendra au candidat de définir la solution qui lui semble la meilleur en optimisant l'utilisation des terrains disponibles, y compris concernant le positionnement de la voie ferrées et des accès.

Ainsi, le candidat précisera dans sa proposition les limites exactes du terminal compte tenu des éléments ci-dessus.

4.2 Zone DLI SUD

Ce site, d'environ 18 ha de surface totale à aménager dans la zone dite « DLI SUD » étant vierge, permettra aux candidats de proposer un aménagement le plus optimal possible. Seul l'emplacement de la voie ferrée sera contraint pour permettre un accès par le Nord.

Annexe 2 :

Une étude préliminaire d'aménagement du site a été réalisée et démontre qu'il serait ainsi possible de créer :

- Un terminal de ferroutage avec la technologie de manutention horizontale ;
- Un espace Export, pouvant accueillir 540 places de stationnement ;
- Une espace Import, pouvant accueillir 600 places de stationnement ;
- Une zone dite « tampon » pour l'accueil des camions ;
- Une guérite de contrôle pour le gabarit des remorques ;
- Une voie ferrée de 850m ;
- Une capacité de stationnement de remorques pour 10 trains.

Dunkerque port rappelle que ces éléments sont communiqués à titre d'information et que toute autre technologie peut être proposée par les candidats, qui auront tout loisir d'élaborer un plan masse différent restant dans l'emprise définie.

5 Conditions de mise à disposition des sites

5.1 Conditions d'occupation

Les terrains objets du présent AMI, propriétés de Dunkerque port, seront mis à disposition du bénéficiaire par le biais d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) pour la zone du faisceau de Loon et par un bail à construction pour la zone DLI sud. Les candidats proposeront dans leur offre le loyer compatible avec le business plan construit avec un minimum fixé à 3€ HT/m²/an pour la zone du faisceau de Loon et à 1,5 € HT/m²/an pour la zone DLI sud, loyers indexés annuellement sur l'ICC. La durée de ces contrats sera proposée par le candidat en fonction des estimations de ses investissements et fera donc l'objet d'une mise au point avec le GPMD au regard du business plan.

Concernant plus particulièrement l'occupation du domaine public, à savoir la zone 1, la mise à disposition s'effectuera par le biais d'une autorisation d'occupation temporaire (AOT) conformément aux articles L 2122-6 et suivants du code général de la propriété des personnes publiques. Cette dernière pourra notamment faire l'objet de droits réels, pourra être cessible et autoriser la sous-location.

Dunkerque Port accordera au candidat retenu une promesse de contrats (AOT et Bail à construction) de 18 mois avec obligation de déposer, dans les 6 premiers mois, l'ensemble des demandes d'autorisation nécessaires à la réalisation du projet.

Pendant cette période d'étude et d'instruction, la réservation du terrain donnera lieu au paiement d'une redevance versée à Dunkerque Port, dont le montant sera au minimum de 1€ HT/m²/an. La fin de la période de réservation, d'une durée maximale de 18 mois, sera proposée par les candidats au regard du planning prévisionnel de l'opération.

5.2 Mise à disposition des sites

Dunkerque Port tient à informer le ou les candidats que au jour du lancement du présent AMI, les sites du faisceau de Loon et de DLI Sud ne sont pas exploitables en l'état.

Pour la zone 1 dite « du faisceau de Loon », Dunkerque Port pourra prendre en charge les travaux suivants :

- Déplacement / remplacement et allongement de la voie 16
- Création des terre-pleins au droit de cette voie et des accès routiers.

Le candidat prendra à sa charge les autres investissements qu'il jugera nécessaire dans le cadre de sa proposition (clôture, bâtiments, bascules, aubettes, vidéo-surveillance, raccordement aux divers réseaux, autres terre-pleins, matériels ferroviaires, moyens de

manutention verticale et horizontale, …) après avoir obtenu les autorisations nécessaires (urbanisme, environnementales ou autres).

Pour la zone 2 dite « DLI Sud », Dunkerque Port pourra prendre en charge les travaux de raccordement des voies ferrées et routières aux réseaux existants jusqu'en limite de site. Le raccordement ferroviaire devra faire l'objet d'une convention d'ITE.

La plateforme sera livrée à une côte compatible avec l'exploitation du terminal et la connexion de ses accès au réseau existant. Le bénéficiaire se chargera de l'ensemble des travaux qu'il jugera nécessaire selon le phasage qui sera convenu avec lui.

5.3 Frais d'études, démarches administratives et raccordement

Le lauréat prendra à sa charge l'ensemble des études et démarches en vue d'obtenir les autorisations administratives nécessaires à la réalisation de ses investissements et à l'exploitation d'un terminal de ferroutage qui seront détaillés dans son dossier de remise d'offres.

La zone DLI Sud est couverte par un arrêté au titre de la loi sur l'eau et de dérogation de destruction d'espèces protégées de 2015. L'archéologie a été traitée et impose le respect d'un cahier des charges qui sera fourni aux candidats qui le souhaitent.

6 Contenu du dossier à remettre par les candidats

Les candidats au présent AMI devront constituer un dossier de réponse reprenant les éléments suivants :

6.1 Présentation du candidat :

La présentation du candidat permettra d'apprécier :

- La solidité financière de l'entité (groupement, société de projets…) avec détail du chiffre d'affaires concernant l'activité ferroutage ;
- Les moyens techniques et en personnel du candidat ;
- L'expérience dans le domaine du ferroutage (études, conclusion de marché avec des opérateurs) ;
- La présentation du chef de projet et de l'équipe envisagée pour mener à bien le projet.
- Tout autre élément d'appréciation permettant de démontrer la capacité du candidat à contribuer à la réussite du projet.

6.2 Proposition technique et commerciale :

Les candidats préciseront dans leur proposition les éléments suivants :

6.2.1 Etudes commerciales

Le candidat indiquera les volumes de trafic escomptés en les justifiant et précisera quels seront les terminaux de destination / provenance pressentis en prenant en compte le gabarit admissible.

Le candidat exposera également ses objectifs de développement et précisera le phasage qu'il prévoit et notamment comment il envisage l'occupation des sites présentés.

6.2.2 Organisation du futur terminal

Pour traiter les volumes escomptés, le candidat décrira les différentes phases éventuelles du projet, l'organisation du terminal à chacune des phases et les moyens associés :

Le dossier s'attachera à identifier les conditions envisagées pour l'exploitation du service ou les contraintes éventuelles de nature technique, économique, juridique ou réglementaire susceptibles de favoriser, gêner ou empêcher la viabilité du modèle économique et la rentabilité financière du service.

6.2.2.1 Plan masse du projet et organisation des flux

Le candidat décrira à l'aide d'un plan masse du projet comment le terminal est organisé en identifiant, notamment :

- les flux en entrée et en sortie,
- les zones de stockage ou d'échange,
- les différents contrôles en entrée ou sortie,
- les bâtiments nécessaires,
- les horaires d'ouverture du terminal,
- les dispositifs de sécurités envisagés,
- …

6.2.2.2 Moyens humains

Le candidat précisera le nombre d'emplois créés et présentera l'organigramme du terminal en détaillant les missions et compétences de chacun des acteurs. Il précisera parmi ces derniers lesquels font d'ores et déjà partis de ses effectifs.

6.2.2.3 Moyens de transbordement et matériels

Le dossier technique décrira les moyens de transbordement envisagés et avec quels nombre et type de moyens matériels envisagées (Stackers, Tracteurs, wagons, …).

6.2.2.4 Opération ferroviaire et moyen de traction

Sachant que le terminal de ferroutage ne sera pas électrifié, le dossier technique décrira l'entreprise ferroviaire choisie ainsi que les principales caractéristiques des moyens de traction qu'il propose d'utiliser pour l'exploitation du service, ainsi que l'énergie utilisée par ces engins. Il indiquera si ces derniers ont reçu les homologations et/ou autorisations nécessaires selon les réglementations en vigueur qui le rendent apte à circuler sur le Réseau Ferré National et le Réseau Ferré Portuaire et si ce matériel a déjà été utilisé sur le réseau. Dans le cas contraire, il indiquera les délais nécessaires à l'obtention des autorisations.

Les conditions de manœuvres de la rame seront étudiées en collaboration avec l'entreprise ferroviaire et décrit dans le dossier technique.

Dans tous les cas, le dossier de réponse présentera les garanties dont l'entreprise s'entourerait pour disposer, dans les délais qu'elle annonce, des moyens de traction nécessaires à

l'exploitation du service, ainsi que la nature et la portée des engagements qu'elle pourrait prendre vis-à-vis du port ou des assurances qu'elle pourrait apporter.

6.2.3 Investissements envisagés :

Pour chacune des phases, le candidat présentera les différents investissements et aménagements envisagés (nature, montant, quantité, délais, …).

Il précisera comment il compte s'organiser pour mener à bien ces derniers et notamment la description exhaustive des études nécessaires pour mener à bien le projet et les moyens affectés.

6.2.4 Business Plan

En cohérence avec les informations précédentes, le candidat présentera son business plan par phase ; Il indiquera clairement toutes les hypothèses prises et justifiera notamment la durée et le montant des loyers des contrats d'occupation à conclure avec dunkerque Port.

6.2.5 Planning du projet et de démarrage de l'exploitation

Le candidat produira un planning prévisionnel du projet qui comprendra :

- Les différentes étapes de réalisation des investissements,
- La date de mise en service des différentes phases,
- …

7 Critères de sélection des propositions

Le choix du candidat sera effectué sur la base des propositions remises par les candidats avant la date fixée et après négociation avec le ou les candidats si besoin est.

Le choix s'effectuera au bénéfice de la proposition la plus avantageuse et ce, au regard des critères décrits ci-dessous :

CRITERE	COEFFICIENT
Montant du loyer que le candidat s'engage à verser à Dunkerque Port pour l'occupation de chacun des sites sur la durée envisagée des u contrats	40 %
Montant des investissements envisagés par le candidat	20 %
Développement du trafic ferroviaire et du nombre de services envisagés et engagements correspondants.	20%
Pertinence des moyens dédiés au projet (savoir-faire, compétences et expertise, organisation, …)	20 %

8 Modalités de réponse

La date limite de réception des propositions est fixée au :

~~29 avril 2022 à 12h00~~
25 mai 2022 à 12h00

La proposition sera rédigée en français, dûment datée et signée par le candidat, doit être envoyé par voie postale avant la date et l'heure limites de réception des propositions indiquées ci-dessus.

Appel à Manifestation d'Intérêt
pour la délivrance d'un titre d'occupation pour l'installation d'un terminal de ferroutage
sur le Grand Port Maritime de Dunkerque

Elle devra être remise contre récépissé ou envoyée par le pli recommandé avec avis de réception à l'adresse suivante :

GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE
Direction de l'Exploitation – Monsieur Christian MINET
2505 Route de l'Ecluse Trystram
BP 46534
59386 DUNKERQUE CEDEX 1

9 Indemnisation des candidats évincés

Jusqu'à la désignation du lauréat et la concrétisation des contrats d'occupation définitifs, Dunkerque Port se réserve le droit d'interrompre la présente procédure, de la suspendre ou de l'annuler.

Aucune indemnité ne sera versée par Dunkerque Port aux candidats évincés à ce stade.

10 Respect de la confidentialité

Si certaines informations transmises revêtent un caractère confidentiel, il appartiendra au candidat de l'indiquer sur chaque document confidentiel transmis.

Dunkerque Port s'engage alors, pour certains documents identifiés comme confidentiels, à ne pas communiquer aux tiers, étant précisé que ne sont pas considérés comme tiers toute autorité de tutelle, toute autorité administrative ou judiciaire, et tous les organes internes ou externes de contrôle.
En outre, les documents transmis par le GPMD aux candidats sont strictement confidentiels.

Les candidats s'engagent à utiliser les documents transmis seulement pour l'établissement de leur dossier de proposition.

Les candidats s'engagent à ne diffuser à des tiers aucun document transmis, ni toute autre information reçue du GPMD sans l'autorisation écrite de ce dernier.

11 Renseignements complémentaires et contact

Pour toute information complémentaire, les candidats pourront faire une demande écrite au plus tard 15 jours avant la date limite de réception des **propositions** à :

Pour des questions économiques ou commerciales

Monsieur Guy BOURBONNAUD – Département Marketing et Transports
Téléphone : 03 28 28 77 41
Courriel : gbourbonnaud@portdedunkerque.fr

Pour des questions techniques

Monsieur Pierre DEFRANCE – Unité Voie Ferré Portuaire
Téléphone : 03 28 28 74 56 / 06 87 71 96 79
Courriel : pdefrance@portdedunkerque.fr

Les candidats qui le demandent pourront réaliser une visite sur site selon le même délai de prévenance.

12 Annexe :

DP/SL - A3/4000 - Déc. 2021/F119 - Pt BG:1643170,9311515 - «20211222_F119_RESEAUX.pdf»